

**PENGARUH TINGKAT PENGETAHUAN DAN  
KEDISIPLINAN ABK DALAM MENCEGAH KECELAKAAN  
KERJA DI ATAS KM. PULAU LAYANG**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh :**

**REZALVI ALAM CAHYADI FAJAR**  
**NIT. 52155575 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2019**

**PENGARUH TINGKAT PENGETAHUAN DAN  
KEDISIPLINAN ABK DALAM MENCEGAH KECELAKAAN  
KERJA DI ATAS KM. PULAU LAYANG**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh :**

**REZALVI ALAM CAHYADI FAJAR**  
**NIT. 52155575 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2019**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PENGARUH TINGKAT PENGETAHUAN DAN KEDISIPLINAN  
ABK DALAM MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS  
KM. PULAU LAYANG  
DISUSUN OLEH :**

**REZALVI ALAM CAHYADI FAJAR**  
NIT. 52155575 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan


Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

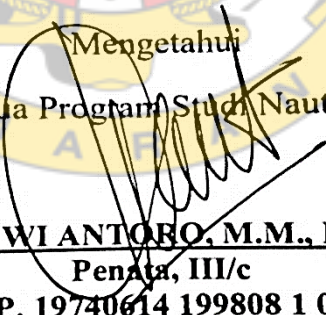
Semarang, Juli 2019

Dosen Pembimbing I  
Materi

  
**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

Dosen Pembimbing II  
Metodologi Penulisan

  
**H. AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E.**  
Pembina, I (IV/a)  
NIP. 19641212 199808 1 001

  
Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika

**Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar.**  
Penata, III/c  
NIP. 19740614 199808 1 001

## HALAMAN PENGESAHAN

### PENGARUH TINGKAT PENGETAHUAN DAN KEDISIPLINAN ABK DALAM MENCEGAH KECELAKAAN KERJA DI ATAS KM. PULAU LAYANG

DISUSUN OLEH :

REZALVI ALAM CAHYADI FAJAR  
NIT. 52155575 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, 2019

Penguji I



**Capt. HADI SUPRIYONO, M.Mar, M.M**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19561020 198303 1 002

Penguji II



**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

Penguji III



**SRI PURWANTINI, S.E., S.Pd, M.M.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19661217 198703 2 002

Dikukuhkan Oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG,



**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.**  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : REZALVI ALAM CAHYADI FAJAR

NIT : 52155575 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Pengaruh tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas KM. Pulau Layang” adalah benar hasil karya saya bukan salinan/plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan penyalinan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru atau menerima sanksi lain.

Semarang, Juli 2019

Yang menyatakan,

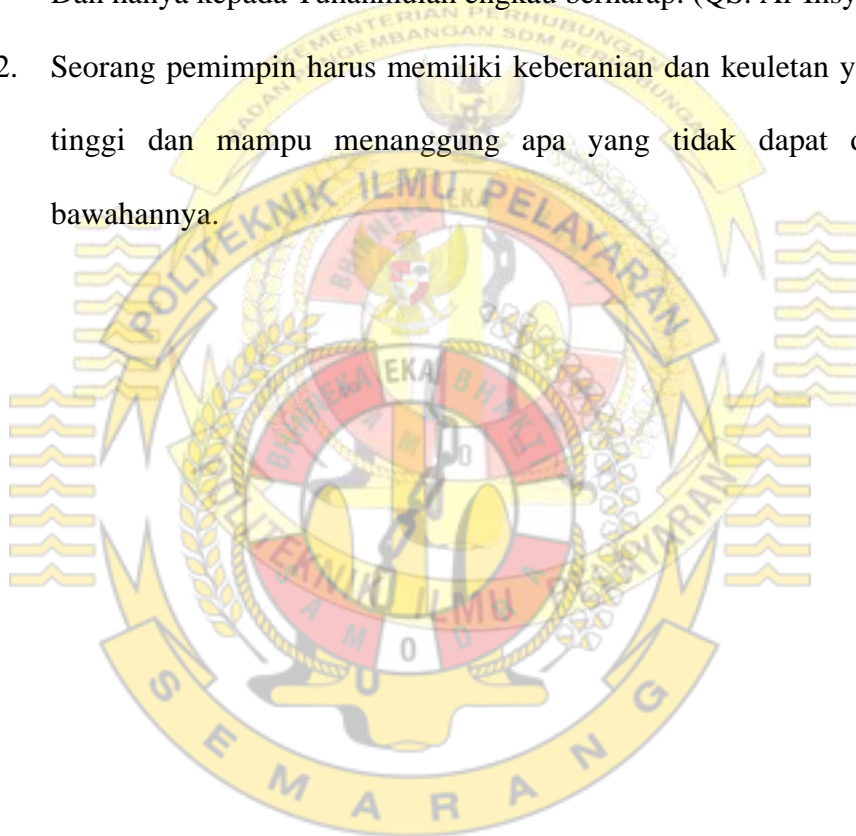


REZALVI ALAM CAHYADI FAJAR

NIT. 52155575 N

## HALAMAN MOTTO

1. Maka sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Maka apabila engkau telah selesai (dari sesuatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan yang lain). Dan hanya kepada Tuhanmulah engkau berharap. (QS. Al-Insyirah,6-8).
2. Seorang pemimpin harus memiliki keberanian dan keuletan yang lebih tinggi dan mampu menanggung apa yang tidak dapat dilakukan bawahannya.





## HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan kepada:

1. Ayah (Mochammad Munir) dan Ibu (Fitriyah) tercinta yang selalu mencurahkan doa dan kasih sayangnya.
2. Kakak-kakakku (Alexander Zulkarnaen dan Komarruzaman Adiwinata) dan adikku (Muhammad Munir Agung S.) serta keluarga besarku yang selalu memberikan motivasi dan dukungan.
3. Seluruh Dosen, khususnya bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, dan bapak H. Amad Narto, M.Pd, M.Mar.E. yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan.
4. Senior, Junior dan sahabat angkatan LII, khususnya Kasta Kaconk Madura dan Nautika VIII Charlie, terimakasih atas kerjasamanya dan semua pengalaman bersama selama di kampus PIP Semarang.
5. Seluruh perwira dan awak kapal MV. Pulau Layang yang telah memberikan bimbingan dan pengetahuan tentang kapal selama satu tahun.
6. Nadia Miftahul Jannah yang sudah selalu mendukung dan mendoakan dalam penulisan dan bimbingan skripsi ini.
7. Para pembaca yang budiman serta seluruh orang yang telah membantu, mendoakan dan menyemangati dalam penyusunan skripsi.
8. Pihak-pihak lain yang tak dapat saya sebutkan satu persatu yang turut membantu saya.

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Pengaruh tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas KM. Pulau Layang”.

Penulisan skripsi ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Nautika program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berusaha menyusun skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

9. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan dosen pembimbing materi yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan.
10. H. Amad Narto, M.Pd, M.Mar.E. selaku dosen metodologi penulisan yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan.
11. Seluruh civitas akademika PIP Semarang yang telah memberikan motivasi dan pengalaman selama menimba ilmu di PIP Semarang jurusan Nautika.
12. Seluruh perwira dan awak kapal MV. Pulau Layang yang telah memberikan bimbingan dan pengetahuan tentang kapal selama satu tahun.



Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan berguna untuk menambah wawasan dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca, khususnya para Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Apabila terdapat kesalahan dan kekurangan dalam penulisan skripsi ini penulis menyampaikan permohonan maaf. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih kurang sempurna, untuk itu penulis mohon pembaca berkenan memberikan kritik dan saran yang bersifat membangun.

Semarang, Juli 2019

Penulis,

REZALVI ALAM CAHYADI FAJAR

NIT. 52155575 N



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
<i>ABSTRACT</i> .....	xv
<b>BAB I           PENDAHULUAN</b>	
A. Latar belakang.....	1
B. Rumusan masalah .....	3
C. Tujuan dan manfaat penelitian .....	3
D. Sistematika penulisan.....	5
<b>BAB II          LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan pustaka .....	7
B. Definisi operasional .....	8
C. Teori keselamatan kerja.....	11
D. Kerangka pikir penelitian .....	19

### **BAB III        METODE PENELITIAN**

A. Waktu dan tempat penelitian . . . . .	23
B. Metode penelitian . . . . .	23
C. Teknik pengumpulan data . . . . .	25
D. Analisa data . . . . .	27

### **BAB IV        ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran umum objek yang diteliti . . . . .	29
B. Hasil penelitian . . . . .	30
C. Pembahasan masalah . . . . .	43

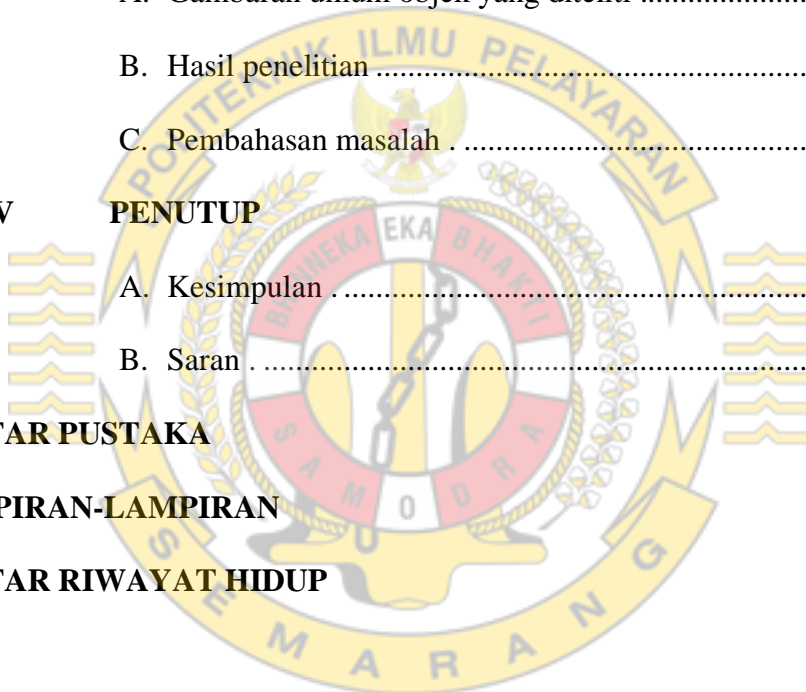
### **BAB V        PENUTUP**

A. Kesimpulan . . . . .	59
B. Saran . . . . .	60

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN-LAMPIRAN**

### **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**



## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Fakta I .....	41
Tabel 4.2	Fakta II .....	42
Tabel 4.3	Fakta III .....	42
Tabel 4.4	Fakta IV .....	43



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka pikir penelitian.....	18
Gambar 4.1	KM. Pulau Layang.....	26
Gambar 4.2	ABK yang memasuki ruang tertutup tidak sesuai prosedur.....	34
Gambar 4.3	ABK mesin yang sedang bekerja tidak menggunakan PPE.....	36
Gambar 4.4	ABK dek tidak memakai <i>safety helmet</i> dan <i>safety googles</i> .....	38



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Wawancara
- Lampiran 2 : *Ship particular* KM. Pulau Layang
- Lampiran 3 : *Crew List* KM. Pulau Layang
- Lampiran 4 : Foto-foto ABK yang tidak disiplin saat bekerja





## ABSTRAKSI

**Rezalvi Alam Cahyadi Fajar**, 2019, NIT: 52155575 N. “*Pengaruh tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas KM. Pulau Layang*”, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, Pembimbing II: H. Amad Narto, M.Pd, M.Mar.E.

Penerapan prosedur keselamatan kerja dipengaruhi oleh tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK terhadap penggunaan alat keselamatan kerja. Pentingnya pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam penggunaan alat keselamatan kerja dengan baik dan benar dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas KM. Pulau Layang

Penelitian ini bertujuan untuk mengurangi terjadinya kecelakaan kerja akibat minimnya pengetahuan dan ketidak disiplin awak kapal dan pentingnya peranan perwira untuk mengawasi dan memberikan arahan sebagai tindakan antisipasi akan terjadinya kecelakaan kerja.

Metode penelitian menggunakan deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data melalui observasi, wawancara, studi pustaka dan dokumentasi. Peneliti mengambil objek penelitian yaitu ABK KM. Pulau Layang.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan di kapal dipengaruhi oleh kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja karena menganggap remeh fungsi alat keselamatan kerja tersebut. Sehingga menyebabkan tingginya tingkat kecelakaan kerja di kapal.

Dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja di KM. Pulau Layang dapat mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja di atas kapal.

**Kata kunci:** Pengetahuan, kedisiplinan, ABK, kecelakaan kerja

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar belakang**

Kapal sebagai sarana angkutan laut memegang peranan penting dalam kelancaran transportasi laut, oleh karena itu kelancaran operasi kapal tentu tidak terlepas dari awak kapal yang menanganinya. Keterampilan dan profesionalisme belum tentu dapat memastikan berhasilnya kelancaran pengoperasian kapal tanpa diimbangi oleh kemampuan yang tinggi dari awak kapal tersebut, oleh karena itu banyak terjadi kecelakaan di laut yang mengakibatkan timbulnya korban jiwa. Salah satu penyebabnya adalah kurangnya tingkat kedisiplinan dan pengetahuan Anak Buah Kapal (ABK) dalam menggunakan alat-alat keselamatan. Penguasaan kedisiplinan dan pengetahuan dalam menggunakan alat-alat keselamatan di atas kapal sangat penting peranannya terhadap ABK maupun orang-orang yang menggunakan jasa angkutan laut sebagai alat transportasi guna meningkatkan kualitas kerja dan keselamatan kerja di atas kapal, karena mengingat semakin banyak permintaan jasa terhadap angkutan laut, maka sebaiknya ABK memiliki kedisiplinan dalam menggunakan alat-alat keselamatan sehingga apabila mendapat kecelakaan di laut dapat menolong diri sendiri maupun orang lain secara tepat dan cepat.

Kecelakaan-kecelakaan kecil ataupun fatal yang terjadi di atas kapal sebagian besar disebabkan oleh tindakan atau perbuatan manusia itu sendiri. Para ABK yang tidak memenuhi ketentuan-ketentuan tentang keselamatan

tersebut biasanya disebabkan oleh kurangnya kedisiplinan dan pengetahuan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

Kurangnya penerapan prosedur di atas kapal kapal yang dapat mempengaruhi minimnya kedisiplinan ABK terhadap penerapan-penerapan keselamatan di atas kapal menyebabkan ABK kurang tanggap dalam menangani setiap permasalahan atau prosedur dalam melakukan pekerjaan.

Kecelakaan di atas kapal juga sering terjadi akibat kurangnya tingkat pengawasan dari perwira terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja demi mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Kecelakaan yang sering terjadi ini disebabkan juga oleh kecerobohan manusia itu sendiri di dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal. Dengan adanya pengalaman penulis atas kejadian-kejadian di atas kapal mengenai kecelakaan yang disebabkan karena kecerobohan dalam bekerja dan juga kurangnya pengetahuan tentang keselamatan kerja yang dapat mengakibatkan kinerja ABK menjadi menurun sehingga bagi perusahaan hal ini tidaklah menguntungkan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka kertas kerja ini diangkat dengan judul: **“Pengaruh tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas KM. Pulau Layang”**

Belom optimalnya penerapan keselamatan merupakan suatu masalah yang termasuk sangat membahayakan bagi keselamatan pelayaran dan juga mengancam keselamatan jiwa di atas kapal. Oleh karena itu di dalam skripsi ini penulis mencoba mengidentifikasi beberapa factor masalah yg terjadi mengenai kinerja ABK di atas KM. Pulau Layang, yaitu:

1. Kurangnya pengetahuan dan kedisiplinan ABK.
2. Kurangnya kedisiplinan ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang ada di atas kapal.
3. Kurangnya penerapan prosedur keselamatan kerja di atas kapal.
4. Kurangnya pengawasan dari perwira terhadap ABK dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja.

#### **B. Rumusan masalah**

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan sebelumnya, maka permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan prosedur keselamatan kerja di atas KM. Pulau Layang ?
2. Bagaimana upaya meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuan ABK dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas KM. Pulau Layang ?

#### **C. Tujuan dan manfaat penelitian**

1. Tujuan penelitian:
  - a. Untuk mengetahui bagaimana penerapan prosedur keselamatan kerja di atas KM. Pulau Layang.
  - b. Untuk mengetahui bagaimana upaya meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja di atas KM. Pulau Layang.
2. Manfaat penelitian:
  - a. Manfaat secara teoritis:

- 1) Bagi penulis hasil penelitian ini sebagai tambahan khasanah ilmu pengetahuan dan meningkatkan wawasan sekaligus sebagai sarana pengembangan sesuai dengan teori-teori yang diperoleh sebelumnya dan dikaitkan dengan permasalahan yang ada.
- 2) Bagi pembaca yang mempunyai kepentingan dengan masalah keselamatan di atas kapal baik langsung maupun tidak langsung, sebagai masukan dalam pengembangan ilmu kepelautan yang nantinya akan diterapkan dalam dunia kerja yang berhubungan dengan bidang pelayaran.

b. Manfaat secara praktis:

- 1) Bagi perusahaan sebagai masukan atau menjadi referensi dalam meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan para awak kapal dalam keselamatan kerja sehingga kualitas kerja awak kapal akan meningkat dan akan membawa kemajuan bagi perusahaan.
- 2) Bagi Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang hasil penelitian ini diharapkan menambah pengetahuan dan informasi kepada Taruna dan Taruni serta sebagai tambahan referensi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

#### **D. Sistematika penulisan skripsi**

Untuk memperjelas gambaran mengenai skripsi ini, penulis membaginya kedalam 5 bab. Sebagai gambaran sistematis, setiap bab terdiri dari sub-sub bab yang menjelaskan komponen permasalahan yang menjadi

tema penelitian. Bagian awal dari skripsi ini berisi halaman judul, lembar persetujuan, lembar pengesahan, lembar pernyataan, halaman motto, persembahan, kata pengantar, daftar isi, abstraksi dan lampiran.

## **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai masalah pokok yang akan di bahas dalam penelitian ini. Bab ini juga menjelaskan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait, kerangka pikir dan definisi operasional dalam penelitian ini.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang waktu dan tempat penelitian, jenis metode penelitian yang digunakan, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data dan analisa data.

## **BAB IV ANALISA HASIL DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini menguraikan tentang gambaran umum objek yang diteliti, hasil penelitian dan pembahasan masalah.

## **BAB V PENUTUP**



Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran mengenai penyebab terjadinya permasalahan dan solusi yang bisa diambil guna mengatasi permasalahan tersebut serta saran yang berisikan tentang saran-saran yang diajukan dengan harapan dapat bermanfaat bagi semua pihak.

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **RIWAYAT HIDUP**



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan pustaka

Dalam dunia pelayaran sebuah kondisi yang aman sangat diharapkan oleh semua pihak. Apalagi kapal sebagai tempat dimana terdapat muatan dan awak kapal. Agar selama dalam pelayaran para personil yang sedang melaksanakan tugas dapat menjalankan pekerjaannya dengan baik, maka pihak yang melaksanakan pekerjaan harus benar-benar memahami dan mengetahui akan keselamatan muatan, awak kapal, dan kapal itu sendiri.

Untuk meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan ABK tentang keselamatan kerja di atas kapal, penulis berusaha mencari sumber yang berkaitan dengan masalah tersebut antara lain ketetapan-ketetapan yang telah dibuat untuk masalah keselamatan kerja. Dimana terjadinya kecelakaan ditempat kerja sebagian besar diakibatkan oleh faktor manusia, Menurut Agus Hadi Purwantomo (2018: 5) sebanyak 85% kecelakaan di kapal disebabkan oleh kesalahan manusia dimana dalam melaksanakan pekerjaannya crew kapal kurang/tidak memahami, mantaati dan melaksanakan ketentuan-ketentuan yang terdapat didalam *safety regulation* dan masih berpegang teguh pada paradigma lama yang mengatakan biasanya tidak apa-apa, sehingga mereka lalai, sembrono, tidak disiplin, asal-asalan dan lain-lain.<sup>1</sup>

Mengingat besarnya resiko pekerjaan di laut yang dihadapi oleh awak kapal, maka dibutuhkan kesadaran serta disiplin untuk memperhatikan

---

<sup>1</sup> Agus Hadi Purwantomo, *Prosedur Darurat dan SAR*, (Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2018), hlm. 5

keselamatan kerja. Dengan kata lain, besar kecilnya risiko yang timbul akan dapat diatur, sehingga akan dapat memperkecil timbulnya *unsafe condition* maupun *unsafe action*.

## **B. Definisi operasional**

### **1. Pengaruh**

Menurut Poerwardaminta (2006: 865) pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu, baik orang maupun benda dan sebagainya yang berkuasa atau berkekuatan.<sup>2</sup> Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005: 849) pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan dan perbuatan seseorang.<sup>3</sup> Dari definisi tersebut menurut penulis pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu, baik orang maupun benda dan sebagainya yang berkuasa atau berkekuatan untuk membentuk watak, kepercayaan dan perbuatan seseorang.

### **2. Pengetahuan**

Pengetahuan adalah suatu disiplin ilmu yang didapat secara formal maupun non formal dalam upaya meningkatkan wawasan seseorang untuk mencapai apa yang diinginkan. Menurut pengertian lain, pengetahuan adalah berbagai gejala yang ditemui dan diperoleh manusia melalui pengamatan akal. Pengetahuan muncul ketika seseorang menggunakan akal budinya untuk mengenali benda atau

---

<sup>2</sup> Poerwardaminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2006), hlm. 731.

<sup>3</sup> Pusat Bahasa Departmen Pendidikan nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm. 865.

kejadian tertentu yang belum pernah dilihat atau dirasakan sebelumnya. Misalnya ketika seseorang mencicipi [masakan](#) yang baru dikenalnya, ia akan mendapatkan pengetahuan tentang bentuk, rasa, dan aroma masakan tersebut.<sup>4</sup>

### 3. Kedisiplinan

Disiplin merupakan perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya merupakan tanggung jawabnya. Pendisiplinan adalah usaha untuk menanamkan nilai ataupun pemaksaan agar subjek memiliki kemampuan untuk menaati sebuah peraturan.<sup>5</sup> Menurut Sudaryono (2014: 30) disiplin adalah tindakan yang menunjukkan perilaku tertib dan patuh pada berbagai ketentuan dan peraturan.<sup>6</sup> Dalam Al-Qur'an diterangkan tentang disiplin dalam surat al-Ashr ayat 1-3 demi masa. Sesungguhnya manusia itu benar-benar dalam kerugian, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan amal saleh dan nasehat menasehati supaya mentaati kebenaran dan nasehat menasehati supaya menetapi kesabaran (al-Ashr ayat 1-3). Surat ini menerangkan bahwa manusia yang tidak dapat menggunakan masanya dengan sebaik-baiknya termasuk golongan yang merugi. Surat tersebut telah jelas menunjukkan kepada kita bahwa Allah telah memerintahkan kepada hamba-Nya untuk selalu hidup disiplin. Karena dengan kedisiplin kita dapat hidup teratur, sedangkan bila hidup kita tidak disiplin berarti kita

---

<sup>4</sup> Wikipedia, *pengetahuan*, (online), (<https://id.wikipedia.org/wiki/Pengetahuan>), diakses 3 Mei 2019).

<sup>5</sup> Wikipedia, *Disiplin*, (Online), (<https://id.wikipedia.org/wiki/Disiplin>), diakses 3 Mei 2019).

<sup>6</sup> Sudaryono, *Leadership: Teori dan Praktek kepemimpinan*, (Jakarta: Lentera Ilmu Cendikia, 2014), hlm. 30.

tidak bisa hidup teratur dan hidup kita akan hancur berantakan. Dari definisi tersebut penulis mengambil kesimpulan bahwa yang dimaksud kedisiplinan adalah suatu tindakan teratur yang menunjukkan perilaku tertib dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya menjadi tanggung jawabnya.

#### 4. Anak buah kapal (ABK)

Menurut ilmu hukum maritim ABK adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali nahkoda. Menurut UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ABK adalah awak kapal selain nahkoda. Awak kapal terdiri dari 2 golongan yaitu golongan perwira dan golongan anak buah kapal, kedua-duanya dicatat dalam sijil awak kapal. Sijil awak kapal adalah daftar yang berisi nama-nama perwira kapal dan anak buah kapal.<sup>7</sup> Dari definisi di atas penulis mengambil kesimpulan bahwa yang disebut ABK adalah semua orang yang ikut bekerja dan berlayar di atas kapal serta tercantum dalam daftar sijil awak kapal kecuali nahkoda. Dengan definisi ini penulis dapat mengetahui siapa saja yang disebut ABK di atas kapal.

#### 5. Kecelakaan kerja

---

<sup>7</sup> Republik Indonesia, 2008, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 64, Sekretariat Negara, Jakarta.

Menurut Suma'mur (1989: 5) kecelakaan kerja adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Tak terduga, oleh karena dibelakang peristiwa itu tidak terdapat unsur kesengajaan, lebih-lebih dalam bentuk perencanaan. Maka dari itu, peristiwa sabotase atau tindakan kriminal diluar ruang lingkup kecelakaan yang sebenarnya. Tidak diharapkan, oleh karena peristiwa kecelakaan disertai kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai kepada yang paling berat.<sup>8</sup>

Didalam buku *Personal Safety and Social Responsibility* (2000 : 30) kecelakaan kerja adalah suatu kecelakaan yang terjadi pada seseorang karena hubungan kerja dan kemungkinan besar disebabkan karena adanya kaitan bahaya dengan pekerja dan dalam jam kerja.<sup>9</sup> Dari definisi diatas penulis mengambil kesimpulan bahwa kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan yang terjadi pada seseorang karena hubungan kerja dan disebabkan karena ada kaitan bahaya dengan pekerja saat sedang bekerja yang menimbulkan kerugian material ataupun penderitaan dari yang paling ringan sampai yang paling berat.

### C. Teori keselamatan kerja

1. Dalam mencari cara untuk meningkatkan keselamatan kerja di kapal, salah satu usaha yang harus dilakukan penulis adalah berusaha mencari sumber-sumber yang berhubungan dengan keselamatan kerja yang

---

<sup>8</sup> Suma'mur, *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, (Jakarta: Haji Masagung, 1989), hlm. 5.

<sup>9</sup> Badan diklat perhubungan, *Personal Safety and Social Responsibility*, (Jakarta: Perhubungan, 2000) hlm. 63.



diantaranya adalah peraturan dan ketetapan yang telah dikeluarkan oleh lembaga yang berwenang untuk masalah keselamatan kerja yang penulis dapatkan dari buku-buku referensi dan internet.

Peraturan yang berhubungan dengan masalah utama yang diangkat penulis dan akan dibahas, diantaranya adalah peraturan hukum mengenai K-3, diatur melalui UU No. 1 tahun 1970 pasal 18 tentang keselamatan kerja, karena pentingnya keselamatan kerja perlu ditingkatkan UU No. 1 tahun 1970, meliputi:

- a. Setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional.
- b. Setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya.
- c. Setiap sumber produksi perlu dipakai dan dipergunakan secara aman dan efisien.
- d. berhubungan dengan itu perlu diadakan segala daya upaya untuk membina norma-norma perlindungan kerja.
- e. pembinaan norma-norma itu perlu diwujudkan dalam undang-undang yang memuat ketentuan-ketentuan umum tentang keselamatan kerja yang sesuai dengan perkembangan masyarakat, industrialisasi, teknik dan teknologi.

2. Di dalam pasal 12 b dan c UU No. 1 tahun 1970 menjelaskan tentang peralatan keselamatan kerja bahwa setiap tenaga kerja diwajibkan:
  - a. Memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan.
  - b. Memenuhi dan mentaati semua syarat-syarat keselamatan dan kesehatan kerja yang diwajibkan.
3. Pakaian serta perlengkapan perlindungan personal yang diuraikan pada buku *Code of Safe Working practice for merchant seaman* (2006: 31-35) dapat diklasifikasikan sebagai berikut:
  - a. *Head protection* (pelindung kepala), contohnya *safety helmet*.
  - b. *Hearing protection* (pelindung pendengaran), ditujukan bagi semua awak kapal yang bekerja di tempat yang memiliki tingkat kebisingan yang tinggi, misalnya di lingkungan kamar mesin. Ada tiga macam pelindung jenis ini, antara lain : *ear plugs*, *diposable*, and *ear muffs*.
  - c. *Face and eye protection* (pelindung terhadap wajah dan mata), digunakan untuk melindungi wajah dan mata, alat yang digunakan contohnya *safety goggles*.
  - d. *Respiratory protective equipment* (alat pelindung pernafasan), digunakan sebagai pelindung bila bekerja di lingkungan yang memiliki iritasi tinggi, daerah berdebu dan beracun, dan di lingkungan gas serta berasap, alat yang digunakan adalah *breathing apparatus and resusisator*.
  - e. *Hand and foot protection* (pelindung tangan dan kaki), contohnya sarung tangan dan *safety shoes*.

- f. *Protection from falls* (pelindung terhadap *bahaya* jatuh dari ketinggian), digunakan dimanapun baik itu di luar serta di bawah *deck* atau dimanapun yang beresiko jatuh dari ketinggian yang lebih dari dua meter, alat yang digunakan adalah *safety harness* yang dikaitkan ke *lifeline*.
- g. *Body protection* (pelindung tubuh), digunakan sebagai pelindung bila melakukan suatu pekerjaan yang kontak langsung terhadap barang atau benda yang dapat terkontaminasi atau benda *corrosive*.
- h. *Protection against drowning* (perlindungan terhadap resiko jatuh ke laut), digunakan bila bekerja di luar *deck* kapal atau sisi luar lambung kapal, yang beresiko untuk jatuh ke laut, sebaiknya menggunakan *lifejacket* atau benda-benda yang memiliki daya apung.<sup>10</sup>

Alat-alat keselamatan ini digunakan untuk melindungi bagian tubuh jika terjadi kecelakaan. Sehingga setiap awak kapal yang membutuhkan penggunaan alat-alat ini harus terlatih dalam penggunaannya. Dalam hal ini tugas dari para ABK dalam menggunakan alat-alat keselamatan ini jika sedang bekerja. Disamping itu para perwira juga juga bertanggung jawab atas kelayakan alat-alat keselamatan tersebut, oleh karena itu diperlukan pemeriksaan berkala sebelum maupun sesudah pemakaian untuk memastikan bahwa alat-alat keselamatan tersebut dalam keadaan baik dan siap digunakan setiap saat.

---

<sup>10</sup> British Marine Directorate, *Code of Safe Working Practice For Merchant Seamen*, (London: Department of Transport, 2006), hlm 31-35.

4. Didalam pengalaman penulis selama 1 tahun melaksanakan praktek laut di atas kapal, kapal penulis merupakan kapal yang sangat mudah berkarat di permukaan kapalnya (*deck*) dikarenakan sering terkena air laut yang naik ke permukaan kapal ketika kapal sedang berlayar sehingga menyebabkan kerugian berupa timbulnya karat di permukaan kapal (*deck*) oleh karena itu pekerjaan harian yang dilakukan adalah mengetok karat (*chipping*). Adapun prosedur yang dijelaskan oleh mualim I tentang melakukan pekerjaan harian seperti mengetok karat (*chipping*) adalah:

- a. Sebelum memulai melakukan kegiatan pengetokan pastikan keadaan cuaca dan perairan aman untuk melakukan pekerjaan di *deck*.
- b. Lakukan *safety meeting* terlebih dahulu terkait kegiatan kerja harian yang akan dilakukan.
- c. Persiapkan alat-alat pelindung personal seperti:
  - 1) *Safety helmet* untuk mencegah cedera bagian kepala akibat dari benda yang terjatuh ataupun partikel karat yang terpental.
  - 2) *Ear plugs* untuk mengurangi kebisingan telinga akibat dari suara yang ditimbulkan selama pengetokan karat (*chipping*).
  - 3) *Safety googles* untuk mencegah masuknya partikel karat yang terpental ke daerah dekat mata.
  - 4) *Gloves* untuk melindungi telapak tangan selama kegiatan pengetokan berlangsung.
  - 5) *Safety shoes* untuk melindungi telapak kaki dari benda tajam dan mencegah crew kapal terpeleset di atas *deck*.

- d. Gunakan alat kerja seperti palu yang nyaman digunakan dan dalam kondisi baik.
  - e. Tetap berkoordinasi dengan kepala kerja dan tetap patuhi perintah kepala kerja selaku penanggung jawab kerja harian di atas kapal.
5. Di dalam buku *Personal Safety and Social Responcibility* (2000: 95-97) ada ruangan-ruangan tertutup seperti palka, ruang pompa, tangki-tangki, gudang atau store yang tidak berventilasi kemungkinan timbul gas beracun atau kurangnya kandungan oksigen.<sup>11</sup> Contohnya adalah:
- a. Ruang *boiler* ataupun ruang mesin pembakaran dalam
  - b. Ruang yang baru terjadi kebakaran
  - c. Ruangan mesin pompa
  - d. Ruangan yang diisi dengan muatan dapat terbakar
  - e. Ruangan yang telah dimuat dengan muatan beracun, korosi, dan menyerap oksigen palka, tangki ballast atau ruang lain yang telah di gas lebamkan.
  - f. Ruang muatan dingin yang menggunakan tata ekspansi langsung dimana terjadi kebakaran.
6. Adapun prosedur dalam memasuki ruang tertutup adalah:
- a. Pastikan bahwa ruangan aman dari zat berbahaya.
  - b. Keluarkan gas dan sampah serta bahan yang menimbulkan gas dari ruangan.
  - c. Uji kandungan gas beracun dan oksigen.

---

<sup>11</sup> Badan diklat perhubungan, *Personal Safety and Social Responcibility*, (Jakarta: Perhubungan, 2000) hlm. 95-97.

- d. Awak kapal dilatih dan diinstruksikan bertindak yang aman.
- e. Lengkapi dengan cukup peralatan keselamatan.
- f. Organisasikan tim penyelamat dan P3K.
- g. Nakhoda dan perwira yang bertanggung jawab harus benar-benar memperhatikan setiap bahaya yang relevan dan persoalan yang mungkin dapat terjadi.
- h. Tidak diperkenankan seseorang memasuki ruangan tertutup atau ruang yang belum dikenal tanpa izin nakhoda atau perwira yang bertanggung jawab, bagi yang akan masuk tindakan-tindakan keselamatan yang perlu harus dilakukan.
- i. Ruang yang akan dimasuki harus diberi ventilasi sebelum dimasuki. Ventilasi harus terus dijalankan selama ruang tersebut dimasuki termasuk pada saat-saat istirahat pendek (makan). Bila terjadi kerusakan pada ventilasi orang yang berada di dalam harus segera keluar.
- j. Bilamana memungkinkan pengujian atmosfer ruangan yang akan dimasuki harus diuji/test pada tingkat yang berbeda kandungan oksigen dan gas atau uap beracun nya, test selanjutnya dilakukan secara berkala sesuai dengan tingkat nya orang berada di dalam ruangan itu.
- k. Bilamana nakhoda dan perwira ragu-ragu atas hasil pengujian kandungan oksigen, gas, uap dan ventilasi, maka alat bantu pernapasan (breathing apparatus) harus digunakan.



- l. Alat penolong pernapasan (resuscitation equipment) dan regu penolong harus disiapkan pada pintu ruang yang akan dimasuki.
- m. Orang yang bertanggung jawab harus tetap berada di pintu masuk selama ruangan tersebut dimasuki.
- n. Sistem komunikasi harus memadai dan telah diuji untuk komunikasi orang yang berada di dalam ruangan dengan orang yang berada di pintu masuk.
- o. Jika orang yang berada di dalam ruangan merasa terganggu oleh uap/gas dia harus segera memberi isyarat dan segera tinggalkan ruangan.
- p. Mualim jaga dan masinis jaga harus di informasikan bila ada tanki atau ruangan yang dimasuki.
- q. Untuk keselamatan, sebelum memasuki ruangan tertutup terlebih dahulu diperiksa dan pastikan udara yang ada pada breathing apparatus cukup tersedia.

#### **D. Kerangka pikir penelitian**

Kinerja awak kapal merupakan hal yang sangat penting dalam manajemen perkapalan, kinerja awak kapal sangat berpengaruh pada produktifitas dan efisiensi dalam bekerja. Peranan keselamatan kerja sangat penting dalam menunjang peningkatan kinerja awak kapal. Keselamatan pengawakan yang efisien adalah kritis terhadap keselamatan operasi kapal dan sertifikasi dari kompetensi yang diterbitkan menurut konvensi STCW

dimana mencerminkan standar minimum global yang diisyaratkan pada umumnya.

Melihat fenomena yang sering terjadi di atas kapal dimana masih terjadinya kecelakaan kerja, dapat dilihat bahwa faktor yang menjadi hambatan utama bersumber dari kurangnya kesadaran dan kedisiplinan para awak kapal didalam menerapkan keselamatan kerja serta kurangnya pengawasan dari para perwira berkaitan dengan penerapan keselamatan kerja di atas kapal. Untuk mengatasi hambatan-hambatan diatas maka penulis mengambil alternatif pemecahan antara lain:

1. Pihak kapal

- a. Para perwira harus melakukan tindakan pendisiplinan dengan melakukan melakukan metode preventif yaitu dengan cara mendorong seluruh awak kapal untuk selalu mengikuti standar keselamatan yang ada di atas kapal dan senantiasa mengingatkan para awak kapal untuk menggunakan alat-alat keselamatan kerja yang ada.
- b. Memberikan sanksi kepada seluruh awak kapal yang tidak melaksanakan pekerjaan seseuai dengan prosedur keselamatan kerja.
- c. Memberikan catatan disiplin kepada awak kapal yang melakukan pekerjaan sesuai dengan prosedur keselamatan dan memberikan penghargaan kepada awak kapal yang memiliki kedisiplinan yang baik.

- d. Memberikan pengarahan sebelum dan sesudah pekerjaan dan juga mengadakan pertemuan keselamatan (*safety meeting*) minimal dilakukan satu bulan sekali dan biasanya dilakukan pada akhir bulan untuk mengevaluasi pekerjaan selama satu bulanyang telah berlalu.

## 2. Pihak perusahaan

- a. Dalam penerimaan awak kapal, perusahaan harus melakukan seleksi yang murni yang memperhatikan pengetahuan (*knowledge*), kemampuan (*skill*) dan kedisiplinan (*attitude*) sehingga awak kapal yang akan bekerja di atas kapal nantinya mampu menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik dan profesional.
- b. Melaksanakan pemutaran film-film tentang keselamatan kerja dan juga menempelkan poster-poster mengenai keselamatan kerja dan alat-alat keselamatan kerja di atas kapal.

## BAGAN 2.1

### KERANGKA PIKIR PENELITIAN

#### MASALAH

Terjadinya kecelakaan kerja yang disebabkan oleh kecerobohan manusia itu sendiri yang tidak menggunakan alat keselamatan kerja yang tidak baik dan benar bahkan meremehkan penggunaan alat keselamatan kerja.

#### PENYEBAB

1. Kurangnya kesadaran akan kedisiplinan dan pengetahuan diri terhadap penggunaan alat-alat keselamatan kerja.
2. Minimnya keterampilan dan pengetahuan awak kapal yang baru naik di atas kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja.
3. Kurangnya pengawasan terhadap para ABK.
4. Kurangnya arahan perwira sebelum memberikan perintah kerja kepada ABK.

#### AKIBAT

Kerugian fisik maupun materiil terhadap diri sendiri dan perusahaan

#### SOLUSI

1. Meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuan dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja.
2. Meningkatkan keterampilan dan pengetahuan awak kapal yang baru naik di atas kapal dalam menggunakan alat keselamatan kerja.
3. Meningkatkan pengawasan terhadap para ABK dibutuhkan peran perwira kapal.
4. Pengarahan yang dilakukan para perwira kapal sebelum memberikan perintah kerja kepada para ABK.

#### TUJUAN

Untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian fisik maupun materiil terhadap diri sendiri dan perusahaan.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Setelah penulis membahas penelitian di atas dengan menguraikan beberapa hal yang berkaitan dengan prosedur keselamatan kerja di atas kapal maka dapat diambil kesimpulan sebagai bahan masukan yang bermanfaat, sehingga apabila ada yang mengalami kejadian yang sama seperti penulis alami, dapat mengambil tindakan dan melakukan hal-hal yang telah disampaikan tentang mencegah kecelakaan kerja secara tepat.

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari uraian diatas tentang pengaruh tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja, yaitu:

1. Prosedur keselamatan kerja di KM. Pulau Layang sudah sangat baik dan jelas, namun pelaksanaannya belum dilakukan dan diterapkan secara maksimal, hal ini disebabkan karena kurangnya kesadaran tentang kedisiplinan dan pengetahuan dalam menggunakan alat keselamatan kerja, minimnya pengetahuan dan keterampilan ABK dalam menggunakan alat keselamatan kerja, kurangnya arahan perwira kapal sebelum memberikan perintah kerja kepada para ABK dan kurangnya pengawasan terhadap para ABK.
2. Meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuan ABK dalam mencegah kecelakaan kerja di KM. Pulau Layang dapat dilakukan dengan mendorong setiap ABK untuk selalu mengikuti standar-standar

keselamatan kerja yang ada di atas kapal dengan cara meningkatkan kedisiplinan dan pengetahuan dalam menggunakan alat-alat keselamatan kerja serta meningkatkan peran perwira untuk melakukan pengawasan dan arahan terhadap para ABK dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

## **B. Saran**

Dari kesimpulan di atas maka penulis dapat memberikan saran terhadap permasalahan yang dibahas sebelumnya, yang mana saran tersebut semoga dijadikan pedoman dalam menyelesaikan masalah yang terjadi di atas kapal, yaitu:

1. Perusahaan dan pimpinan di atas kapal harus memastikan bahwa prosedur keselamatan kerja dilaksanakan dengan baik dan benar sehingga perlu ditingkatkan kualitas pendidikan, pelatihan dan keterampilan para pelaut. Seluruh ABK harus mengerti dan mengetahui terlebih dahulu tentang prosedur apa saja yang harus dilakukan sebelum melakukan pekerjaan yang akan dikerjakan. Maka diharapkan dalam melakukan suatu pekerjaan para ABK dapat menerapkan prosedur kerja yang baik. Sehingga dengan melakukan prosedur-prosedur keselamatan kerja yang ada, kecelakaan kerja dapat dicegah.
2. Perusahaan dan pimpinan di kapal agar menjamin awak kapal memiliki pengetahuan dan kedisiplinan didalam menerapkan prosedur keselamatan kerja. Para perwira harus selalu aktif mengingatkan serta menjadi contoh dalam menerapkan prosedur keselamatan kerja.

Sehingga tingkat pengetahuan dan kedisiplinan ABK dapat meningkat dan dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja.





## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Personal Safety and Social Responsibility*, Perhubungan, Jakarta.
- British Marine Directorate, 2006, *Code of Safe Working Practice For Merchant Seamen*, Department of Transport, London
- Poerwadarminta, 2006, *Kamus Umum Bahasa Indonesia Edisi 3*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Purwantomo, A.H. 2018, *Prosedur Darurat dan SAR*, PIP Semarang, Semarang.
- Pusat Bahasa Departmen Pendidikan Nasional, 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Republik Indonesia, 2008, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 64, Sekretariat Negara, Jakarta.
- Sudaryono, 2014, *Leadership: Teori dan Praktek kepemimpinan*, Lentera Ilmu Cendikia, Jakarta.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*, Alfabeta, Bandung.
- Suma'mur, 1989, *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, Haji Masagung, Jakarta.
- Wikipedia, 2019, *Disiplin*, (Online), (<https://id.wikipedia.org/wiki/Disiplin>, diakses 3 Mei 2019).
- Wikipedia, 2019, *Pengetahuan*, (Online), (<https://id.wikipedia.org/wiki/Pengetahuan>, diakses 3 Mei 2019).

## LAMPIRAN 1

### WAWANCARA

1. Wawancara dengan Responden I yaitu Bapak Parsidi sebagai *Chief Officer* MV. Pulau Layang (1 Agustus 2019).

Cadet : Selamat pagi Chief, bolehkah saya bertanya tentang keselamatan kerja di atas kapal?

Chief Officer : Ya silahkan det.

Cadet : kenapa kecelakaan kerja bisa terjadi di kapal chief ?

Chief Officer : Jangankan di kapal det di darat aja juga, biasanya kecelakaan di kapal terjadi karena orang yang bersangkutan tidak mengerti Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan dan tentang SOLAS keselamatan kerja itu ada di chapter 3 baca aja det.

Cadet : Terimakasih atas informasinya pak.

Chief Officer : Sama-sama det.

2. Wawancara dengan responden II yaitu Bapak Refangga sebagai *Third Officer* MV. Pulau Layang (2 Agustus 2019).

Cadet : Selamat siang Third, bolehkah saya bertanya?

Third Officer : Ya silahkan det.

Cadet : Kenapa pada saat saat bekerja di kapal banyak ABK yang tidak bekerja sesuai dengan prosedur?

Third Officer : Baik akan saya jawab det, karena kurang pengawasan pelaksanaan SOP yang dilakukan oleh perwira kapal dan

perusahaan. Hal tersebut juga dikarenakan kurangnya pelatihan di atas kapal.

Cadet : Terimakasih atas informasinya mas.

Third Officer : Sama-sama det.



## LAMPIRAN 2



PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA  
" SALAM PASIFIC INDONESIA LINES "  
MV.PULAU LAYANG

Head Office :  
Jl.Karat/104 Surabaya 60101  
Telp : (031) 3533989 (Hunting)  
Fax : (031) 3532793  
Email : [salamps@spil.co.id](mailto:salamps@spil.co.id)

Fleet Division :  
Jl.Kallianak/51F.Surabaya 60103  
Telp : (031) 7497035 (Hunting)  
Fax : (031) 7497270  
Email : [technical\\_adm@spil.co.id](mailto:technical_adm@spil.co.id)

### SHIP PARTICULAR

Ship Name	: Mv.Pulau Layang Ex.Hong Fu 36
Type of Vessel	: Container Carrier
Call Sign	: P M N X
IMO	: 9545754
MMSI	: 525015347
Class,Register&Flag	: BK1,Jakarta,Indonesia
Owner	: Pt.Salam Pacific Indonesia Line
Light Ship	: 3.201 Tons
NRT	: 3.583 Tons
GRT	: 6.285 Tons
DWT	: 9.200 Tons
Displacement	: 12.449.4 Tons
L O A	: 120.98 Meters
L B P	: 114.00 Meters
Breadth ( Moulded )	: 20.80 Meters
Depth ( Moulded )	: 8.00 Meters
Height	: 30.00 Meters
Summer Draft	: 6.10 Meters
Waterline Length	: 116.8 Meters
Complements	: 24 Personnel
Caps.Loaded	: 484 Teus = I/H = 244 Teus O/D = 240 Teus
Type of Hatch Cover	: Ponton Steel Cover
Main Engine	: Guangzhou Diesel of 2060x2 Units
Aux.Engine	: 4 Unitsx200 KW
Caps.Ballast&FWA Water	: 3.976&164 M3
Caps.FO&DO Tanks	: 330.6&330.6 M3
Service Speed	: 13 Knots
Date of Keel Laid	: November 2007
Builders	: Guangzhou.Rep.of China



### LAMPIRAN 3

PT SALAM PACIFIC INDONESIA LINES

#### CREW LIST

NAMA KAPAL : MV PULAU LAYANG  
TYPE KAPAL : CONTAINER  
HP : 2 X 2060 KW

GRT  
BENDERA  
DAERAH PELAYARAN

6285 TONS  
INDONESIA  
INDONESIA

NO	NAMA	JABATAN	UASAH	NO BUKU PELAUT	NO PERJANJIAN KERJA LAUT	NO BUKU PELAUT	BERLAKU S/D
1	UMAR BOAS	MASTER	ANT. II	6200040109N20216	9377/PKL.SBA/X/2016	E.033613	15-12-2018
2	PARSIDI	MUALIM I	ANT I	6200094468N10215	10959/PKL.SBA/XII/2016	E.075317	20/03/ 2019
3	AKHMAD S.	MUALIM II	ANT III	6200543231M30517	2915/PKL.SBA/IV/2017	D.007875	08/10/ 2019
4	REFANGGA W.	MUALIM III	ANT III	6201294476N30316	3662/PKL.SBA/V/2017	X.025785	10/05/ 2019
5	ROJIKHI	K K M	ATT II	6200508048T20317	3678/PKL.SBA/VI/2017	B.033459	08/01/ 2018
6	BUDIYONO	MASINIS II	ATT I	6200521181T10215	308/678/8/ SBY TPK	E.017325	22/09/ 2018
7	LASMIRAN	MASINIS III	ATT IV	6201481436T40212	308/472/07/ SBY TPK	E.078888	11/10/ 2018
8	GARCIA INDRA	MASINIS IV	ATT III	6202006810T30316	10853/PKL.SBA/XII/2016	B.067249	23/06/ 2018
9	MARSONO	MARONIST	S O U	53435/SOU/T/VII/ 16	1939/PKL.SBA/III/2015	D.008033	08/10/ 2019
10	ACH. GAZALI	SERANG	ABLE D	6200204984N60308	8630/PKL.SBA/X/2016	B.011572	01/11/ 2019
11	AHMAD FARIQI	JURUMUDI	ABLE D	6211404737330715	308/478/02/ SBY TPK	C.070572	19-06-2019
12	SUPRIYANTO	JURUMUDI	ANT D	6201293734N60710	9517/PKL.SBA/X/2016	E.087189	20/05/ 2019
13	YUSNI AGUSTIAN	JURUMUDI	ABLE D	6200299643010116	301/10/XI/KPL.BTM-2017	F.072494	16-10-2020
14	HERYANSYHAH	ELEKTRISIAN	B S T	6201311857010116	305/105/148/ SBY TPK	Y.075865	20/09/ 2018
15	HENDRATMO	MANDAR	ATT V	6200511561010517	5436/PKL.SBA/VII/2017	A.068835	19-09-2019
16	JAFALA NUHU	OILR	ABLE E	6201353138420716	308/476/02/ SBY TPK	B.050811	07-03-2018
17	LOPAK BETTENG	OILR	RATING	6200492800350714	301/12/XII/KPL-BTM-17	E.066365	25/02/2019
18	ABDUL ROHIM	OILR	RATING	6200356241T60710	10957/PKL.SBA/XII/2016	C.063497	11/06/ 2019
19	SUKADI	KCI	B S T	6201096567010517	4846/PKL.SBA/VII/2016	E.124360	27/10/ 2019
20	REZALVIALAM	CH DECK	B S T	6211709490010317		F.023660	03-06-2020
21	DEDI SETIAWAN	CH MESIN	B S T	6211613501010315		F.013765	26/04/ 2020



Total Crew :21 Orang termasuk Nakhoda

Tg Priok, 19 Desember 2017

( Capt Umar Boas )  
Master



#### LAMPIRAN 4



Gambar 1. ABK dek yang tidak memakai *safety goggles* saat *chipping*



Gambar 2. ABK mesin yang sedang bekerja tidak menggunakan PPE yang lengkap



Gambar 3. ABK dek yang tidak memakai *safety harness* saat bekerja di ketinggian



Gambar 4. ABK mesin yang tidak menggunakan *wearpack* dan *safety helmet* saat sedang bekerja





Gambar 5. ABK dek yang tidak memakai *safety goggles* mengecat *draught* kapal



Gambar 6. ABK mesin yang bekerja tidak memakai PPE yang lengkap

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Rezalvi Alam Cahyadi Fajar
2. Tempat/ Tanggal Lahir : Balikpapan, 23 Desember 1997
3. NIT : 52155575 N
4. Alamat Asal : Jl. Pelabuhan No. 26 RT 03 RW  
03 Kel. Pangeranan Kec.  
Bangkalan, Kab. Bangkalan, Jawa Timur
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-Laki
7. Golongan Darah : B+
8. Nama Orang Tua
  - a. Ayah : Drs. Mochammad Munir
  - b. Ibu : Fitriyah
9. Alamat Orang Tua : Jl. Pelabuhan No. 26 RT 03 RW 03 Kel.  
Pangeranan Kec. Bangkalan, Kab.  
Bangkalan, Jawa Timur
10. Riwayat Pendidikan
  - a. SD : SDN 018 Balikpapan, tahun 2003 - 2009
  - b. SMP : SMPN 02 Balikpapan, tahun 2009 - 2011  
SMPN 01 Bangkalan, tahun 2011 - 2012
  - c. SMA : SMAN 03 Bangkalan, tahun 2012 - 2015
  - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, 2015 – Sekarang
11. Pengalaman Pratek Laut
  - a. Perusahaan Pelayaran : PT. SPIL
  - b. Nama Kapal : KM. Pulau Layang

